**INFORME FERROBAIRES**





**Diputado Provincial Alfredo Lazzeretti**

**Diputado Provincial Ricardo Vago**

**Partido Socialista FAP**

**SINTESIS: Ferrobaires en grandes números (datos oficiales)**

1. **Pasajeros Transportados por año – 1993 a 2011**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1993** | **1994** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** |
| 1.350.191 | 2.057.829 | 2.206.482 | 2.437.859 | 2.529.884 | 2.301.674 | 2.083.927 | 1.868.449 | 981.221\* | S/D | S/D | S/D | S/D | S/D | S/D | 1.141.209 | 943.860 | 1.064.660 | 517.376\* |

\*Junio 2001 \*\*Junio 2011

1. **Servicios Semanales y Kilómetros Recorridos al 15 de febrero de 2013**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ramal** | **Servicios** | **Km recorridos por semana** |
| Retiro – Junín / Alberdi | 7Servicios Semanales | 3.212 Km |
| Once – Bragado / Lincoln / Pehuajó | 7Servicios Semanales | 5.074 Km |
| Constitución – Mar del Plata / Miramar | 5Servicios Semanales | 4.080 Km |
| Constitución – Tandil | 2Servicios Semanales | 1.300 Km |
| Constitución – Tandil | 5Servicios Semanales | 6.400 Km |
| **Total Semanal** | **26** | **20.066 KM** |

*Nota: Comparar los servicios actuales con los servicios del año 1999 (Cuadro XIII) en donde solo a la Costa Atlántica*

*Ferrobaires despachaba por semana 78 servicios, incluso hasta 13 trenes en un solo día (los días viernes)*

1. **Presupuesto Ferrobaires**

**Presupuestos Ferrobaires 2002 – 2013 (Calculado / Ejecutado)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Presupuesto Ferrobaires** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Presupuestado** | 33.579.000 | 33.347.300 | 41.469.500 | 72.836.300 | 72.730.500 | 95.776.000 | 46.236.300 | 91.285.500 | 216.973.40 | 249.708.900 | 309.408.800 | 427.558.800 |
| **Ejecutado real** | S/D | S/D | S/D | S/D | 103.747.500 | 117.381.000 | 155.359.998 | 191.548.274 | 247.220.720 | 330.680.721 | 334.408.800\* | **-** |

\*Ejecutado a Septiembre de 2012

**(4) Recaudación por Venta de Pasajes**

**Recursos: Presupuesto por recaudación de Venta de Pasajes en $**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Presupuesto** | 25.579.000 | 16.200.000 | 24.321.500 | 22.542.244 | 22.542.000 | 22.542.000 | 13.107.000 | 15.200.000 | 27.154.100 | 28.526.600 | 33.482.000 | 41.830.200 |
| **Total recaudado** | S/D | S/D | S/D | S/D | 23.339.304 | 25.785.813 | 27.354.186 | 28.332.870 | 33.938.602 | 31.447.429 | 21.928.517\* | - |

\*Recaudado a septiembre 2012

**(5) Personal de Ferrobaires**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Personal Ferrobaires** | **1993** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| PermanenteTemporario**Total** | 1299\*0**1299** | 1.2990**1.299** | 1.299 0 **1.299** | 1.299 0**1.299** | 1.299 0 **1.299** | 1.299 0 **1.299** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 2.400299**2.699** |

**\***Personal ingresado procedente de Ferrocarriles Argentinos incorporados al plantel de trabajadores provinciales por Ley 11.547

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Gasto de Personal** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Presupuestado****Ejecutado** | 24.479.000S/D | 24.007.300S/D | 32.129.500S/D | 53.496.300S/D | 57.154.50069.971.500 | 70.200.00088.805.000 | 34.425.000132.692.400 | 77.063.500168.769.761 | 190.456.500206.742.700 | 214.109.000257.983.192 | 266.759.000S/D | 351.909.000- |

**(6) Comparativo entre Gastos reales y Recaudación real**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| Ejecutado real | 103.747.500 | 117.381.000 | 155.359.998 | 191.548.274 | 247.220.720 | 330.680.721 | 334.408.800 | 427.558.800\* |
| Total recaudado | 23.339.304 | 25.785.813 | 27.354.186 | 28.332.870 | 33.938.602 | 31.447.429 | 21.928.517 | 41.830.200\* |

\*Valores presupuestados

**(7) Material Rodante**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Material Tractivo y Remolcado** | **Informe 2011****A la HCD** | **Informe 2012****A la HCD** |
| Cantidad de Unidades de Tracción (Locomotoras) (Entregadas en el año 1993) | 81 | 84 |
| Cantidad de Unidades de Tracción en Servicio (Locomotoras) (Entregadas en el año 1993) | 12 | 18(10 operativas y 8 en reparación o reserva) |
| Cantidad de Coches de Pasajeros (Entregados en el año 1993) | 507 | Sin / Datos |
| Cantidad de Coches de Pasajeros Funcionando  | 84 | Sin / Datos |

**(Cuadro III) Ferrocarriles Argentinos (1992) (Cuadro IV) Ferrobaires (2013) **

**(Cuadro V) Actuales Ramales y Servicios de Ferrobaires**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ramal** | **Frecuencia** | **Distancia** | **Km recorridos por semana** |
| Retiro – Junín / Alberdi | **Junín** L– V 18:15 hs.Domingo 22:00 hs.**Alberdi**V 18:15 hs. | 254 Km336Km\*(82 Km)\*\* | 3.048 Km( 254 km x 6 x 2)164 Km(82 km x 1 x2)\*\*\* |
| Once – Bragado / Lincoln / Pehuajó | **Bragado** L – V 18:35 hs.Sábado 18:55 hs.Domingo 23:00 hs.**Lincoln** Viernes 18:35 hs.Sábado 18:55 hs.**Carlos Casares**L – Ma - Mi y Viernes 18:35 hs.Sábado 18:55 hs.**Pehuajó**L – Ma – V 18:35 hs.Sábado 18:55 hs. | 209 Km313 Km(104 Km)310 Km(105 Km)363 Km(164 Km) | 2.926 Km(209 Km x 7 x 2)416 Km(104 Km x 2 x 2)420 Km(105 Km x 2 x 2)1.312 Km(164 Km x 4 x 2) |
| Constitución – Mar del Plata / Miramar | **Mar del Plata**L – Mi – V 15:22 hs.Ma – V 18:02 hs.**Miramar**(A partir 22 febrero 2013)V 15:22 hs | 400 Km440 Km(40 Km) | 4.000 Km(400 Km x 5 x 2)80 Km(40 Km x 1 x 2) |
| Constitución – Tandil  | **Tandil**Ma – V 20:16 hs. | 325 Km | 1.300 Km(325 x 2 x 2) |
| Constitución – Tandil  | **Bahía Blanca**L – V 19:45 hs. | 640 Km | 6.400 Km(640 x 5 x 2) |
| **Por semana 20.066 Km** Por mes 80.264 Km Por año 963.168 Km  |

**\***  La primera cifra indica los Kilómetros desde la cabecera de línea.

\*\* La cifra entre paréntesis indica la diferencia de distancia entre una estación y la siguiente.

(A los efectos de permitir calcular los kilómetros recorridos totales por semana en el ramal)

\*\*\* Cálculo de distancia recorrida: kilómetros x cantidad de servicios x ida - vuelta

**(Cuadro VI) Ferrobaires: Tendido de Vías Férreas en Kilómetros**

|  |  |
| --- | --- |
| Kilometraje 1993 | Kilometraje 2012 |
| 4.331 | 3.232[[1]](#footnote-1) |
| En 19 años se perdieron 1099 Km de vías de ferrocarril |

**Radiografía Ferrobaires**

**La Historia de Ferrobaires**

Cuando en el año 1992 el gobierno del presidente justicialista Carlos Menem procedió al desguace del sistema ferroviario nacional mediante la privatización de los servicios de la Empresa Ferrocarriles Argentinos, el gobierno de la provincia de Buenos Aires decidió hacerse cargo con la prestación del servicio. De esa forma, y a los efectos de preservar el servicio ferroviario que servía para enlazar e interconectar el territorio provincial por medio del ferrocarril, el gobierno provincial tomo a su costo y cargo la provisión de los servicios ferroviarios interurbanos que funcionaban dentro de jurisdicción provincial. De esta forma se hizo cargo de un servicio, sin recibir ningún tipo de recursos para solventar el mantenimiento del mismo, según lo estipulaba el artículo 5º del Decreto Nacional 1168/92[[2]](#footnote-2) (que suprimía el servicio de trenes interurbanos de pasajeros de ferrocarriles argentinos):

**Art. 5º** — A partir del 1 de enero de 1993, las provincias que decidiesen seguir prestando el servicio interurbano de pasajeros, deberán asumir el CIEN POR CIENTO (100 %) del déficit económico que implique el mismo.

Mediante dos convenios firmados entre el Estado Nacional y el gobierno de la Provincia de Buenos Aires, de fecha 26 de Agosto de 1993, convenios luego ratificados por Ley Provincial 11.547[[3]](#footnote-3), el Estado Nacional trasfirió al Estado Provincial los siguientes servicios interurbanos, muchos de los cuales a su vez funcionan por sectores de servicios urbanos explotados por terceras empresas:

1. **General Roca**
	1. Plaza Constitución - Bahía Blanca;
	2. Plaza Constitución - San Carlos de Bariloche (la [Provincia de Río Negro](http://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Provincia_de_R%C3%ADo_Negro) recibió el tramo correspondiente a su territorio;
	3. Plaza Constitución - Quequén;
	4. Plaza Constitución - Bolívar;
	5. Olavarría - Bahía Blanca.
2. **Sarmiento**
	1. Once - Toay;
	2. Once - General Pico;
	3. Once - Lincoln;
	4. Lincoln - Villegas;
	5. Lincoln - Pasteur;
	6. Once - Villegas;
	7. Once - Darragueira.
3. **General San Martín**
	1. Retiro - Alberdi;
	2. Retiro - Junín.
4. **General Urquiza**
	1. Federico Lacroze - Rojas.
5. **De cargas y de pasajeros**
	1. Buenos Aires - Mar del Plata - Miramar;
	2. rehabilitación del ramal General Guido - General Madariaga y Vivoratá.

Inicialmente el plan del gobernador Duhalde era hacerse cargo de los servicios ferroviarios de pasajeros en combinación con los municipios, diagramando los servicios según las necesidades de las localidades del interior de la provincia. A este plan (originalmente pensado por el gobernador Cafiero en 1989) se incluía la prestación del servicio de cargas. [[4]](#footnote-4) Pero una vez que la provincia tomo efectivo control de los ramales, ante la magnitud y complejidad de la tarea, el plan de incluir el servicio de cargas fue dejado de lado para concentrarse en la prestación del servicio de pasajeros.

Existe otro dato que no es conocido, la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial fue creada el 15 de Enero de 1993 por Decreto 99/93, instrumento jurídico el cual incluía la posibilidad de privatizar ramales ferroviarios bajo jurisdicción provincial, como lo expresan los artículo 1º y 4º de la citada norma:

***“ARTICULO 1.-*** *Créase en Jurisdicción del Ministerio de Obras y Servicios Públicos la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, destinada a desarrollar las acciones necesarias para la recepción y posterior entrega en concesión al sector privado, de las líneas, ramales, servicios, maquinarias, inmuebles, instalaciones y demás accesorios afectados al transporte ferroviario que sean transferidos a la órbita provincial de conformidad con el convenio a celebrarse con el Estado Nacional a tal efecto.*

***ARTICULO******4.-*** *La Unidad Ejecutora tendrá a su cargo las siguientes responsabilidades y funciones:*

*2.- Adoptar todas las medidas necesarias para transferir al sector privado, en concesión de servicio público, tales servicios, proponiendo al Poder Ejecutivo las modalidades, condiciones y demás recaudos indispensables a tal efecto.”*

Otro dato que se desprende de los considerandos del mismo Decreto 99/93 es que nunca se pensó en incrementar servicios y ramales sino simplemente mantener una estructura de servicios mínimos: *“Que el Gobierno Provincial entiende conveniente y oportuno mantener las prestaciones de todos aquellos servicios y ramales esenciales que permitan dotar a su estructura de transporte de un medio eficaz y económico, que se constituya en una alternativa frente a los otros medios de transporte apta y competitiva para su utilización por la población.”*

El 20 de Septiembre de 1993 se promulga el Decreto 3532/93 el cual confiere a la Unidad Ejecutivo del Programa Ferroviario Provincial el carácter de Entidad Autárquica de Derecho Público (originalmente por el plazo de ciento ochenta (180) el necesario para proceder a reprivatizar los ramales) esta autarquía fue prorrogada luego por Decretos 1350/94, 796/96, 4678/98. UEPFP

Posteriormente, por Decreto 2082/01, se transfirió la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial al ámbito del Ministerio de Economía, y por Decreto 222/02 se intervino la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial por el término de ciento ochenta (180) días designándose como Interventor al Dr. Daniel Néstor Bolinaga (Intendente Arrecifes fallecido en Agosto 2012) intervención prorrogada nuevamente por Decreto 69/02. La intervención del organismo continuo y en Enero de 2004 por Decreto 21/04 se cambia el interventor Bolinaga por el Ing. José María Ochoa.

Por Decreto 1.151/04 se transfiere la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial del ámbito del Ministerio de Economía al Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos - Subsecretaría de Servicios Públicos y se confirma el cargo a José María Ochoa como Administrador General, normalizándose el organismo (Decreto 1.152/04) También por éste instrumento ingresan el Contador Eduardo Oscar Gnarini y los Ingenieros Ricardo Daniel Mattaini y Flavio Seiano para ocupar los cargos de Gerente General, Gerente de Operaciones y Gerente de Ingeniería, respectivamente. (Todo este grupo sería eyectado en 2011 al producirse el accidente de Ferrobaires en San Miguel).

**El Acuerdo Incumplido Nación – Provincia**

En el año 2007 surge la propuesta de que la Nación reasuma el control sobre los ramales gerenciados por Ferrobaires. Esto se debe a que existía en el gobierno la idea de un “reordenamiento ferroviario”, luego plasmado a través de la Ley 26.352 de creación de la Administración de la Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIF SE) y de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOF SE), ley sancionada un año después en el mes de Febrero del año 2008. A tal efecto, el gobierno provincial y el gobierno nacional firmaron un convenio de transferencia de los servicios de Ferrobaires al Estado Nacional, este convenio se firmó el 8 de Febrero del año 2007 y fue ratificado por Resolución 522/2007[[5]](#footnote-5) del Ministerio de Planificación Federal y por Decreto Provincial 1021/07[[6]](#footnote-6) y luego ratificado por Ley provincial 13.705[[7]](#footnote-7) sancionada el 13 de Julio del año 2007. (Ley de Decreto adjuntos en Anexo) Este convenio establecía un plazo de 180 días para realizar inventarios y operativizar la transferencia de los servicios. Según lo manifestado en el texto del convenio: *“…que con fecha 26 de febrero de 2004, se celebró el Acta Acuerdo entre la Nación y la Provincia en la cual se manifestó la necesidad de impulsar la reactivación y el mejoramiento del sistema ferroviario de transportes de pasajeros que fuera cedido a la Provincia.” (…) “…la Provincia considera necesario acompañar a La Nación en el marco de la reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario en su conjunto, de manera tal de reposicionar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte. Que en consecuencia, las Partes entienden que la transferencia de los servicios prestados actualmente por la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), resuelta una medida superadora de los inconvenientes generados como derivados de la “provincialización” del servicios ferroviario oportunamente efectuada.”* Finalmente el plazo de 180 días caduco y, sin explicación alguna, la transferencia no se realizó quedando en el olvido, nunca más se volvió a hablar del asunto hasta el año 2011 al producirse el accidente de Ferrobaires en San Miguel. Durante la conferencia de prensa que se celebrara al día siguiente del siniestro la que estuvo a cargo del Ministro de Planificación Federal, Ing. Julio De Vido y el entonces Secretario de Transporte de la Nación, Juan Carlos Schiavi, el Ministro De Vido atribuyo la responsabilidad del hecho a la Empresa Ferrobaires y por carácter transitivo a la Provincia de Buenos Aires[[8]](#footnote-8) repitiendo reiteradamente que *“la Empresa Ferrobaires no depende de la Nación”,* e incluso “*que no descartaba acciones judiciales sobre Ferrobaires*.”[[9]](#footnote-9) La respuesta desde la provincia fue justamente recordarle a De Vido la existencia del convenio que nunca se efectivizo. En lo que respecta a responsabilidades compartidas por el estado de Ferrobaires, vale recordar el artículo 7º del mencionado convenio firmado entre la provincia de Buenos Aires y la Nación el cual establece que:

*“SEPTIMO: Las partes acuerdan que efectuada la transferencia definitiva a la Nación de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia y una vez cumplidas las funciones encomendadas a la Unidad Operativa de Transferencia, la Nación asumirá la total responsabilidad por la prestación, operación y desarrollo de los citados servicios, como así también de todos aquellos aspectos que hacen a la ejecución de la explotación.* ***Hasta tanto no se concluya la transferencia definitiva ambas partes serán solidariamente responsables de todos los efectos derivados de la operación de los servicios a cargos de la Unidad de Gestión Operativa de los Servicios Ferroviarios previstas en la cláusula cuarta.*** *Asimismo, se acuerda que la Provincia mantendrá su responsabilidad por todos los efectos y obligaciones existes o asumidas en virtud de la presentación del servicio ferroviario objeto del presente.”*

Continuando con la historia de Ferrobaires, cabe mencionar que por Decreto Nº 1081/10 se estableció que la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial mantendrá su vinculación con el Poder Ejecutivo a través de la Agencia Provincial del Transporte, unidad orgánica con rango de Subsecretaría creada por ese mismo acto en el ámbito del actual Ministerio de Infraestructura y finalmente el Decreto Nº 2/11 transfirió al Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros la referida Agencia Provincial del Transporte.

Finalmente, tras producirse dos accidentes de gran magnitud e impacto en la opinión pública: San Miguel el 16/02/2011 con un saldo de 4 fallecidos y 120 heridos; y Lezama el 04/04/2011 con 70 heridos, se decide una nueva intervención de Ferrobaires. Se repite el esquema producido en el ferrocarril Sarmiento y la tragedia de Once: el sistema se fue degradando lentamente y se trabajaba en pésimas condiciones operativas, hasta que –como era esperable– se produjo un accidente importante con muertos, solo ahí y ante la presión de la opinión publica el poder decide ocuparse del tema.

A las 18:45 horas del 16 de Febrero de 2011 se produce el luctuoso accidente de San Miguel donde una formación de Ferrobaires con destino a Junín impacta contra una formación detenida del ferrocarril General San Martin (UGOFE) incrustándose en el furgón. La respuesta de Scioli fue intervenir Ferrobaires por 180 días a través del Decreto 119/11 de fecha 18/02/2011 y nombrar interventor al Ing. Antonio Maltana. (Esta intervención es prorrogada por el Decreto 1138/11 de fecha 18 de Agosto de 2011 hasta el 10 de Diciembre de 2011, y nuevamente prorrogada por otros 180 días por Decreto 75/11 B de fecha 21 de Diciembre de 2011) (Es decir, técnicamente la “intervención” de Ferrobaires concluyo a fines de Junio de 2012 sin que se conozca instrumento que le haya dado continuidad, salvo que se interprete en este sentido la declaración de emergencia ferroviaria).

El 15 de Julio de 2011 se promulga el Decreto 847/11 que establece la “emergencia ferroviaria” declarándose en el artículo 1º de la norma: *“…el estado de emergencia de infraestructura, administrativo y financiero, en el marco de la Ley Nº 11.340, del Servicio Público de Transporte Ferroviario que opera la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, por el término de ciento ochenta días (180), contados a partir del dictado del presente Decreto; con el objeto de concretar la provisión, con carácter prioritario y de excepción, de materiales, bienes e insumos destinados a restaurar el citado servicio.”* Autorizándose (art. 3º) a utilizar las normas de excepción previstas en la Ley de Contabilidad y en la Ley de Administración Financiera. En los fundamentos del Decreto 847/11 también podía leerse: “*Que el servicio mencionado permite el transporte de pasajeros cubriendo vastas extensiones, procurando la economicidad de costos, la protección del medio ambiente, y colaborando en forma directa con la seguridad vial en el territorio bonaerense; Que no obstante haberse realizado inversiones de importancia para el perfeccionamiento del sistema ferroviario provincial, las mismas no se han reflejado fielmente en la calidad del servicio debido a su uso intensivo, creciente e ininterrumpido.”*

El 27 de Marzo de 2012 se promulga el Decreto 190/12 el cual prorroga por 180 días la declaración de “emergencia ferroviaria” (contado a partir del 11 de Enero del 2012) Finalmente el 19 de Septiembre de 2012 se promulga el Decreto 956/12 el cual prorroga por otros 180 días la declaración de emergencia (contados a partir del 10 de Julio de 2012) (La emergencia de 180 días –hábiles – debe estar concluyendo el 29 de Marzo de 2013)

Si bien las demoras y la suspensión de servicios fue continúa a lo largo de la historia reciente de Ferrobaires, destaca el hecho que durante la temporada veraniega 2013 se produjo el levantamiento del servicio económico (18 de Enero de 2013) *“por tiempo indeterminado”* que la empresa ofrecía con destino a mar del Plata debido a la mala condición en que se encontraban los vagones. Debemos ser conscientes que en el año 1993 la empresa ofrecía 10 servicios diarios con destino a la ciudad turística más importante de la provincia. El cierre del servicio se produjo luego de una seguidilla de hechos que tomaron estado público donde se mostraba la degradación y mala calidad del servicio, citamos de la crónica periodística:

**11/1/2013 (Clarín)** Fue una verdadera odisea. Hubo corridas en la oscuridad, chicos llorando, un par de heridos leves y hasta robos. Los pasajeros de un tren de Ferrobaires, entre ellos muchas familias que regresaban de sus vacaciones en Mar del Plata, tardaron 12 horas para llegar a Constitución, un viaje que en situaciones normales no demora más de 5 horas. El tren salió el jueves pasadas las 18 horas con 500 pasajeros que quedaron varados 8 horas, ya de madrugada y a mitad de camino. Recién llegaron ayer a la mañana, casi a las 6.30, en micro. Les informaron que el tren había tenido un desperfecto técnico al llegar a la localidad bonaerense de Coronel Brandsen.

**15/1/2013 (Clarín)** Fue un verdadero calvario: más de 500 pasajeros viajaron sin agua y luz, con baños sucios y sufriendo hechos de violencia que incluyeron tiros y saqueos. Y ahora, el domingo, la situación volvió a repetirse: otro tren que partió de Mar del Plata demoró 9 horas y 15 minutos en llegar a Capital. En ese trayecto, la locomotora se rompió dos veces: una en Brandsen y otra en Castelli. En cada caso, la formación se detuvo más de una hora. Mientras tanto, la gente bajó a las vías, con calor, sin agua y con bronca porque las demoras hicieron que algunos pasajeros, inclusive, perdieran las combinaciones con otros medios de transporte.

**18/1/2013 (Perfil)** Sin previo aviso, cancelan tren a Mar del Plata. Unos 600 turistas y pasajeros se enteraron esta mañana, cuando esperaban abordar el servicio de Ferrobaires. **Antonio Maltana,** Administrador General de Ferrobaires, señaló al canal de noticias TN que ayer, al ver el estado del tren, "decidí cancelar el servicio". "Suspendimos el servicio por las malas condiciones y ahora pusimos micros". "Vi que esta progresión (del mal servicio) no podía seguir", añadió Maltana. "Yo tomé la decisión muy rápidamente", dijo el encargado a la señal de noticias al justificar por qué no se le había avisado con anticipación a los pasajeros. Maltana señaló que anoche, a la una de la madrugada, tomó la medida. "Este es un solo tren de todos los que tenemos en Ferrobaires. Es el tren social, el más económico. Está momentáneamente suspendido. Y el servicio será reemplazado por colectivos para que los pasajeros viajen en buenas condiciones".

**18/1/2013 (La Nación)** Declaraciones de Maltana: "Ayer fui personalmente y entendí que el tren, en las condiciones de limpieza que está, no está en condiciones de ser abordado con cierta comodidad", señaló en declaraciones radiales. El interventor de la empresa aclaró, asimismo, que la suspensión afecta sólo el denominado "servicio económico" y adelantó que los pasajeros que debían partir hoy serán trasladados con micros.

Por su parte, el ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo paso factura y “aclaró” en conferencia de prensa que “*el servicio lo brinda la provincia de Buenos Aires* (y por lo tanto la cancelación del servicio) *no tiene responsabilidad el gobierno nacional”*.

**La Novela de los Trenes TALGO IV (Lo mejor que tenemos, guardado en un galpón)**



El “relato” del gobierno nacional prometió cinco veces la reapertura de los Talleres Ferroviarios de Tafi del Valle, en la provincia de Tucumán, sin embargo, no solo Tafi sigue inactivo sino que en vez de invertir en la industria nacional (que supo ser industria de punta en Latinoamérica hace poco más de tres décadas) entre los años 2004 – 2009 el gobierno nacional realizó compras de material ferroviario usado y reparado a España y Portugal por valor a $ 1.600 millones. El 70 % de ese material era poco menos que chatarra con décadas de uso que terminó sus días en nuestro país varados y a lo largo de la provincia de Buenos Aires y Capital Federal (Retiro, Remedios de Escalada) escondidos de los ojos del pueblo argentino quien con sus impuestos solventa las compras irracionales de los funcionarios, siempre sospechadas de corrupción, sobreprecios y retornos.

El mismo destino de varamiento e inmovilización sufrieron los “flamantes” coches TALGO IV comprados a la empresa española de ferrocarriles ENFE con un costo de 16,7 millones de euros ($ 90 millones) los cuales prestarían un servicio *premium* entre Plaza Constitución – Mar del Plata operados por SOFSE (Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado).

En el mes de Octubre del año 2010 el gobierno de Cristina Kirchner informo que había suscripto un acuerdo con el ENFE el cual incluía la adquisición del material ferroviario (usado, fabricado a principios de los años 70) y el servicio de mantenimiento del mismo en el país. A mediados de ese mismo mes arribaron al puerto de Buenos Aires las primeras dos formaciones (18 coches TALGO IV) junto con nueve locomotoras General Motor S 319 de 1.900 HP. La compra original, según informa la Secretaria de la Presidencia de la Nación era de 6 formaciones TALGO IV: *“…el año pasado (se) incorporó dos formaciones Talgo IV con nueve vagones cada una. En total son 6 convoyes de los cuales dos están ya operativos, dos por embarcar y las otras se están reacondicionando para ser embarcadas (…) Cada formación puede transportar 214 pasajeros, en siete de sus nueve vagones, de los cuales dos son clase preferente y cinco turistas. Los otros dos no llevan gente sino que son un furgón generador y una cafetería. Todos están equipados con aire acondicionado y TV.”*[[10]](#footnote-10)

El Secretario de Transporte Pablo Schiavi había anunciado “*En la próxima temporada de verano (2011) comenzarán a funcionar en distintos servicios ferroviarios del país los nuevos equipos Talgo, recientemente adquiridos a España, que arribaron la semana pasada”*. Pero las cosas comenzaron mal desde el principio. Ni bien los coches fueron puestos en el muelle una inspección de AFIP – Aduana descubrió que la exención impositiva para esa clase de bienes estaba vencida por lo que realizo un acta de interdicción que bloqueó el uso de los trenes. Hubo que esperar hasta el 10 de Diciembre para que la presidenta Kirchner promulgue el Decreto 1917/10[[11]](#footnote-11) mediante el cual se eximía del pago del derecho de importación, tasa de estadística y tasa de comprobación del material ferroviario adquirido al ENFE. Esta demora de dos meses retraso las pruebas de puesta a punto de las formaciones por lo cual los TALGO IV no pudieron prestar servicios durante la temporada estival 2011. Rápidamente a esta decepción se sumó otra ya que se había programado un acto, en el que participaría la presidente Cristina Kirchner, con la llegada de la primera formación TALGO a Mar del Plata durante las tareas de puesta a punto el 22 de febrero de 2011, pero el acto se tuvo que suspender debido a la detención del mandamás de la Unión Ferroviaria, José Pedraza, acusado por el crimen del joven Mariano Ferreira (quien sería uno de los pasajeros del tren…)

En definitiva las formaciones TALGO IV entraron en servicio el 29 de Julio de 2011. Lamentablemente, presuntamente por el mal estado de las vías, los TALGO sufrieron varios descarrilamientos: el primero el 22/11/2011 cerca de Chascomús, el segunda el 13/7/2012 en General Guido, en todos los casos no hubo heridos y los pasajeros debieron caminar hasta la ruta donde fueron transportados en colectivos hasta Mar del Plata.

Debemos recordar que el servicio TALGO IV no es operado por Ferrobaires sino por SOFSE organismo nacional. El servicio originalmente anunciado que operaria complementando el servicio diario que ofrece Ferrobaires, primero debió sufrir una reducción en sus prestaciones (diseñado para alcanzar los 180 Km/h) no pudiendo reducir el tiempo estándar de Ferrobaires de 4 horas y media. Posteriormente sufrió otra reducción en sus servicios operando solo los días viernes.

Finalmente, tras haber operado tan solo durante 16 meses y a duras penas, el servicio de los trenes TALGO IV fue suspendido. El 1 de noviembre de 2012 el ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, firmó una resolución en la que instruye a la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) a suspender la relación con la empresa Talgo por el "costo excesivo en el mantenimiento". El Ministerio del Interior explicó que se dejó sin efecto el contrato con Talgo y su representante en la Argentina *"en virtud de que se pretendía que el Estado Nacional pagara por el mismo un costo anual equivalente al valor que sale comprar una formación de similares características".* El contrato ascendía, especificó Randazzo, a 40 millones de pesos cuando *"el valor de mercado de una formación como las que prestan el servicio es de unos 42 millones de pesos". "Hasta tanto se presente una propuesta razonable, y con el objetivo puesto en cuidar los recursos de todos los argentinos, la venta de pasajes y la prestación del servicio estará provisoriamente suspendida"*, señaló el comunicado.[[12]](#footnote-12)

Cabe preguntarse si las autoridades nacionales no tuvieron en cuenta el costo de operación del servicio. ¿Cómo puede ser que desconocieran el mismo? Esta hecho es una muestra clara y dura del nivel de improvisación que existe en el gobierno kirchnerista en materia ferroviaria. Pero esta historia no termina aquí con la pérdida del servicio del TALGO IV. Perduran las consecuencias de la suspensión del servicio en términos jurídicos ya que existe la posibilidad de que la empresa ENFE realice acciones legales por la suspensión del contrato.[[13]](#footnote-13)

**Análisis del estado de Ferrobaires. MATERIAL: LOCOMOTORAS y VAGONES**

Tras casi veinte años de malas administraciones y de exiguos presupuestos, tanto el material rodante como el tractivo, es decir, coches y locomotoras; así como el componente más elemental y físico que posee un ferrocarril que es el tendido de sus vías férreas (vía y obras) el sistema se fue deteriorando paulatinamente hasta alcanzar los actuales estados de obsolescencia del material y de las vías, que ocasiona la pésima calidad en la prestación del servicio. Cabe mencionar que los servicios son muy pocos e inestables, con servicios semanales, y en algunos casos sujetos a la disponibilidad de locomotoras, lo que hace que el funcionamiento del servicio sea totalmente irregular, trabajando prácticamente en forma condicional, a tal punto que lo inusual (servicio condicional, demoras, cancelaciones) se volvió normal.

La constante desinversión en Ferrobaires produjo la degradación del material tractivo y rodante. Según un informe elevado por Maltana a la Legislatura provincial en el año 2011 del material recibido desde Ferrocarriles Argentinos solo se conservaba en funcionamiento a mediados del año 2011 el 15% de las locomotoras (12 sobre 81) y el 17% de los coches (84 sobre 507) (Como puede verse en el cuadro I)

**Cuadro I Unidades Propiedad de Ferrobaires (2011)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Cantidad de Unidades de Tracción (Locomotoras)** | **81** |
| **Cantidad de Unidades de Tracción en Servicio** | **12** |
| **Cantidad de Coches de Pasajeros** | **507** |
| **Cantidad de Coches de Pasajeros Funcionando** | **84** |

En un posterior informe sobre Ferrobaires en respuesta a una solicitud de información por parte de la Legislatura provincial (D-91/12-13 del Diputado radical Aldo Mensi) la información sobre el parque tractivo de Ferrobaires era la siguiente:

El parque total tractivo de locomotora según lo informado en su inventario a Julio de 2012 era de 84 locomotoras (tener en cuenta que en el informe del año anterior se daba cuenta de 81 locomotoras, ahora aparecieron 3 nuevas…) Además, se contaba con un *“parque activo actual de 18 locomotoras de las cuales 10 deben estar en servicio y el resto se encuentra diagramadas para actuar de reserva y/o detenidas por reparaciones accidentales y por reparaciones programadas”.* El resto de las locomotoras (66) se encontraban desmanteladas y/o con solicitud de baja.

**Cuadro II**

**Unidades Propiedad de Ferrobaires (2012)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Cantidad de Unidades de Tracción (Locomotoras)** | **84** |
| **Cantidad de Unidades de Tracción en Servicio** | **10\*** |

\*Se menciona 18 locomotoras en existencia, de las cuales solo 10 están en servicio activo, el resto en reparación.

**Ferrobaires sin Locomotoras pero con “Simulador…”**

En este marco de extrema escases de material tractivo, en el mes de Septiembre de 2012 el gobernador Daniel Scioli adquirió un simulador de conducción de locomotoras para Ferrobaires[[14]](#footnote-14) el cual fue instalado en las oficinas de la empresa en Constitución, según declaraciones de Scioli: “para lograr un mejor servicio, con mayor eficiencia” y para “capacitar maquinistas de trenes y aumentar la seguridad en la conducción de los convoyes”. No se pudo establecer el valor del simulador y ni el costo de la adquisición. Llama poderosamente la atención que se adquiera un simulador de locomotoras cuando apenas hay 10 locomotoras activas en todo Ferrobaires. Una extraña forma de priorizar los gastos.



**Análisis del estado de Ferrobaires. RAMALES Y SERVICIOS “Borrados del Mapa”**

Literalmente la empresa Ferrobaires “borró del mapa” varios servicios que prestaba uniendo localidades del interior de la provincia. La comparación entre los servicios actuales y los prestados originalmente pueden verse comparando el cuadro III con el cuadro IV.

Como puede observarse en el cuadro III en el mismo se presentan los servicios prestados por la Ferrocarriles Argentinos previos al proceso de privatización y a la creación del Ferrobaires. En el cuadro IV (el cual es una captura del mapa presente actualmente en la página web de la empresa) pueden verse los servicios actuales.

Los servicios que se cortaron fueron los ramales que unían a las ciudades de: Carmen de Patagones, Tandil y Pinamar.

La cancelación en Enero del año 2010 del servicio a Carmen de Patagones tiene especial relevancia ya que al ser levantado el servicio se dio por tierra con el único avance concreto que Ferrobaires había logrado en la prestación de servicios desde el año 1994. Efectivamente, en el mes de Octubre de 1994 entro por última vez un tren a Carmen de Patagones, posteriormente el servicio fue cancelado. Deberían transcurrir casi 10 años para que un tren de pasajeros vuelva a ingresar a Carmen de Patagones, hecho que ocurrió el 22 de Noviembre del año 2003.

Pero en lo que a degradación en la prestación de servicios respecta, el mejor ejemplo es el de los servicios a la costa atlántica. Actualmente, en plena temporada turística, Ferrobaires solo ofrece un servicio diario a la semana. Téngase en cuenta que en el año 1999 Ferrobaires tenía 10 servicios diarios desde Plaza Constitución a la Costa Atlántica (Cuadro XIII) llegando a las ciudades balnearias de Mar del Plata, Pinamar, Miramar y Necochea (Quequen). A su vez, recibía otros diez servicios procedentes de estas ciudades con destino a Buenos Aires. Es decir, hoy en día, en el año 2013, 14 años y dos mil millones de pesos ($ 2.000.000.000) después, Ferrobaires solo tiene capacidad para ofrecer el 10% de los trenes que despachaba en el año 1999.

**(Cuadro III) Ferrocarriles Argentinos (1992) (Cuadro IV) Ferrobaires (2013)**

****

**(Cuadro V) Actuales Ramales y Servicios de Ferrobaires**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ramal** | **Frecuencia** | **Distancia** | **Km recorridos por semana** |
| Retiro – Junín / Alberdi | **Junín** L– V 18:15 hs.Domingo 22:00 hs.**Alberdi**V 18:15 hs. | 254 Km336Km\*(82 Km)\*\* | 3.048 Km( 254 km x 6 x 2)164 Km(82 km x 1 x2)\*\*\* |
| Once – Bragado / Lincoln / Pehuajó | **Bragado** L – V 18:35 hs.Sábado 18:55 hs.Domingo 23:00 hs.**Lincoln** Viernes 18:35 hs.Sábado 18:55 hs.**Carlos Casares**L – Ma - Mi y Viernes 18:35 hs.Sábado 18:55 hs.**Pehuajó**L – Ma – V 18:35 hs.Sábado 18:55 hs. | 209 Km313 Km(104 Km)310 Km(105 Km)363 Km(164 Km) | 2.926 Km(209 Km x 7 x 2)416 Km(104 Km x 2 x 2)420 Km(105 Km x 2 x 2)1.312 Km(164 Km x 4 x 2) |
| Constitución – Mar del Plata / Miramar | **Mar del Plata**L – Mi – V 15:22 hs.Ma – V 18:02 hs.**Miramar**(A partir 22 febrero 2013)V 15:22 hs | 400 Km440 Km(40 Km) | 4.000 Km(400 Km x 5 x 2)80 Km(40 Km x 1 x 2) |
| Constitución – Tandil  | **Tandil**Ma – V 20:16 hs. | 325 Km | 1.300 Km(325 x 2 x 2) |
| Constitución – Tandil  | **Bahía Blanca**L – V 19:45 hs. | 640 Km | 6.400 Km(640 x 5 x 2) |
| **Por semana 20.066 Km** Por mes 80.264 Km Por año 963.168 Km  |

**\***  La primera cifra indica los Kilómetros desde la cabecera de línea.

\*\* La cifra entre paréntesis indica la diferencia de distancia entre una estación y la siguiente.

(A los efectos de permitir calcular los kilómetros recorridos totales por semana en el ramal)

\*\*\* Cálculo de distancia recorrida: kilómetros x cantidad de servicios x ida - vuelta

**(Cuadro VI) Ferrobaires: Tendido de Vías Férreas en Kilómetros**

|  |  |
| --- | --- |
| Kilometraje 1993 | Kilometraje 2012 |
| 4.331 | 3.232[[15]](#footnote-15) |
| En 19 años se perdieron 1099 Km de vías de ferrocarril |

**Análisis del estado de Ferrobaires. PERSONAL**

A continuación intentaremos calcular el número de personal que ingreso de Ferrocarriles Argentinos a Ferrobaires en 1993. No tenemos una fuente que nos de esa información por lo cual procuraremos reconstruir el número de trabajadores basados en dos fuentes directas:

1. **Ley 11.547** sancionada el 14/09/1994 que aprueba el convenio Nación – Provincia de Buenos Aires. **Decreto Nacional N°1.168** del 10 de julio de 1.992 se ofreció a la Provincia la explotación de los Servicios Interurbanos de Pasajeros con exclusión del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata - Miramar. **Art. 13º:** En el período que media entre la Toma de Posesión Provisoria por la Provincia y el 31/12/93, el personal de F.A. seleccionado por la Provincia en los términos del Decreto P.E.N. 1.168/92 por un total de **715 agentes** mantendrá su vinculación laboral con F.A., siendo sometido a un régimen de adscripción de la Provincia que implicará que la misma le impartirá las órdenes de servicio correspondientes, haciéndose cargo de la totalidad de las responsabilidades laborales que generen las relaciones de trabajo que mantenga con el personal adscripto. **Decreto Nacional N°770** del 19 de abril de 1.993 se concedió a la Provincia explotación integral del sector Altamirano - Mar del Plata - Miramar - perteneciente a la línea Roca - Sarmiento de la Red Ferroviaria Nacional. **Art.13º:** En el período que media entre la Toma de Posesión Provisoria por la Provincia y el 31 de Diciembre de 1.993, el personal de F.A. seleccionado por la Provincia en los términos del Decreto P.E.N. 770/93, con un total de **584 agentes**, mantendrá su vinculación laboral con F.A., siendo sometido a un régimen de adscripción a la Provincia que implicará que la misma le impartirá las órdenes de servicio correspondientes, haciéndose cargo de la totalidad de las responsabilidades laborales que generen las relaciones de trabajo que mantenga con el personal adscripto.
2. **Decreto 4779/95[[16]](#footnote-16)** promulgado el 29/12/1995 En los fundamentos del Decreto se menciona: “*Que en los aludidos Convenios se dispone que a partir del 1º de enero de 1994 se transferirá automáticamente a la Provincia de Buenos Aires la dotación de personal operativo, convenido en la cantidad máxima de* ***1.278 agentes***”. Art. 1º:INCORPÓRASE en la Jurisdicción 07 -MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS-, Carácter 2 - Organismo Descentralizado -, dentro de la UNIDAD EJECUTORA DEL PROGRAMA FERROVIARIO PROVINCIAL, a partir del 1º de enero de 1994, al personal que se nomina en los listados que como Anexo I forma par­te integrante del presente acto, en las situaciones de revista que en cada ca­so se indica, reconociéndosele la antigüedad que en cada caso se consigna.

Del análisis de estos instrumentos jurídicos se desprende que en un primer momento entre la fecha de la toma de Posesión Provisoria por la Provincia y el 31/12/93, un total de 1.299 trabajadores pertenecientes a Ferrocarriles Argentinos (715 por Decreto 1168/93 y 584 por Decreto 770/93) pasaron a estar adscriptos a la administración pública provincial. Posteriormente, el Decreto 4779/95 menciona la cifra definitiva de *“1.278 agentes”* incorporados, refiriéndose al personal antes mencionado.

Esta cifra es concordante con el dato oficial más antiguo que tenemos corresponde al año 2002 el cual indica que el personal de Ferrobaires está compuesto en su totalidad en 1.299 trabajadores. Podemos presumir que este número se corresponde con el plantel de personal “heredado” de Ferrocarriles Argentinos del año 1993, teniendo en cuenta además que durante el período 1993 – 2002 no hubo mayor actividad ni se abrieron nuevos ramales que los preexistentes al año 1993, por lo que la mencionada cifra de 1.299 trabajadores era suficiente para el volumen de servicio que ofrecía Ferrobaires al año 2002.

La cifra de 1.299 trabajadores se mantiene durante cinco años hasta que en el año 2007 (año electoral) el gobierno de Felipe Sola incorpora a Ferrobaires a 600 nuevos trabajadores (301 directamente a la planta permanente y 299 a la planta temporaria d de la empresa) elevando el plantel de trabajadores de 1.299 a 1.899.

Esta mecánica de engordar las plantillas de personal en años electorales se repite en el año 2013 ya que el gobierno de Daniel Scioli incorpora a la planta permanente a 800 nuevos empleados, elevando la planta permanente de 1.600 a 2.400 trabajadores, a lo que se suman otros 299 de la planta temporaria, aumentando el plantel de trabajadores de Ferrobaires de 1.899 a 2.699. (Ver Cuadro VII)

Otra curiosidad en el manejo de personal de Ferrobaires es que en un contexto en donde existe gran déficit en el mantenimiento de las vías, las cuadrillas cedan personal de vía y obra a sectores no involucrados directamente en el trabajo de conservación y reparación como son los sectores administrativo y comercial. El personal que escasea para reparar y mantener las vías, sobra en las oficinas comerciales de Ferrobaires en Constitución.

Cabe mencionar que en el mes de Noviembre del año 2011 una investigación periodística del programa “Telenoche Investiga” de Canal 13 llamada “Ferrochorros” denuncio que en Ferrobaires existían decenas de “trabajadores fantasma” o “ñoquis”, es decir, personas adscriptas a la nómina de personal de Ferrobaires pero que no realizaban ninguna tarea concreta en la empresa ni asistían a la misma. Esta modalidad delictiva en perjuicio de la Administración Pública provincial era implementada y dirigida por personal del Sindicato Unión Ferroviaria. Se denunció específicamente a Humberto Rolando Martínez, Secretario General Adjunto Seccional Buenos Aires Sur. Otra modalidad detectada era la de personal contratado que cobraba en mano sueldos inferiores a los reales, siendo la diferencia entre uno y otro una exacción por parte del mencionado Martínez. Otra modalidad era contratar en negro personal que años después se enteraba que había tenido a su nombre un trabajo en Ferrobaires con altísimos sueldos. Uno de los trabajadores damnificados por esta estafa, Carlos Balduzzi, señaló a *Clarín* que Martínez posee más de 100 tarjetas de débito de supuestos empleados de Ferrobaires a los que les viene cobrando los sueldos hace varios años. Solo en el caso de Balduzzi, entre 2005 – 2009 Martínez habría cobrado en su nombre $ 186.675. El caso está actualmente en la Justicia.

Ante estos hechos corresponde preguntarse ¿Cuántos de los actuales empleados que integran la nómina laboral de Ferrobaires efectivamente trabajan? ¿Cuánto “empleados fantasma” continúan integrando las nóminas? ¿Será esta una de las causas por las cuales a Ferrobaires “no hay presupuesto que le sirva o le alcance” y todo el dinero parezca caer en un pozo sin fondo, en vista a la pésima calidad del servicio.

**(Cuadro VII) Evolución del Personal de Ferrobaires**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Personal Ferrobaires** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| Permanente…..Temporario……**Total** | 1.2990**1.299** | 1.299 0 **1.299** | 1.299 0**1.299** | 1.299 0 **1.299** | 1.299 0 **1.299** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 1.600299**1.899** | 2.400299**2.699** |

**Análisis del estado de Ferrobaires. PRESUPUESTO – PASAJEROS – VENTA DE PASAJES**

En los últimos 10 años el presupuesto destinado a Ferrobaires se ha incrementado exponencialmente. En el año 2003 el presupuesto de Ferrobaires era de $33.347.300 mientras que para el ejercicio 2013 el presupuesto calculado haciende a $ 427.558.800 registrándose un incremento del 1.282% para el período mencionado 2003 – 2013. (Ver Cuadro VIII)

A su vez, en el período 2002 – 2012 la recaudación por venta de pasajes solo se incrementó en un 76% pasando de $ 25.579.000 en el año 2002 a $ 33.482.000 en el año 2012. (Ver Cuadro X)

La recaudación por venta de pasajes, es decir los elementales ingresos genuinos que posee Ferrobaires no alcanza el 10% del presupuesto de la empresa. En el año 2011 el presupuesto de Ferrobaires fue de $ 330.680.721 mientras que la recaudación por venta de pasajes fue de $ 31.447.429.

Por su parte la composición del gasto en el presupuesto de Ferrobaires muestra una evolución creciente del gasto de personal en consonancia con el incremento del mismo (Cuadro VII)

En cuanto a los pasajeros transportados, si bien desde fuentes de Ferrobaires se menciona el número de 1.500.000 personas al año, los datos oficiales disponibles suministrados por la CNRT son los del Cuadro IX los cuales distan de la mencionada cifra. El dato objetivo es que entre el año 2008 – 2010 Ferrobaires tuvo una merma de 76.549 pasajeros menos. Lo mismo puede decirse para el caso del ramal turístico de Mar del Plata (Cuadro XII) que siendo el más utilizado en la temporada de verano, entre las temporadas 2008 – 2011 tuvo una merma de 62.961 pasajeros.

**Informe CNRT Ferrobaires (Resolución 1770/08)**

La Comisión Nacional de Regulación del Transporta (CNRT) realizo un informe sobre las condiciones de seguridad y mantenimiento de los ferrocarriles interurbanos, se trata de la de la Resolución 1770/08 de la CNRT en la cual se informa respecto a la empresa provincial Ferrobaires que:

*“Vía y Obra: …deben incrementarse los planteles de las cuadrillas, evitando el progresivo deterioro de su calidad estructural tendiente a incrementarse con el transcurso del tiempo, generando mayores erogaciones en el futuro y la aparición de fallas irreversibles. Se visualizó un* ***marcado déficit de materiales*** *primordiales y básicos para el desenvolvimiento de las cuadrillas, dichos materiales, como tirafondos, durmientes, bulones “T” para silletas, etc., resultan necesario para el normal cumplimiento de los programas de conservación que se aplican en cada segmento y necesidades que requiere cada uno de ellos.”*

*“Material Rodante: El estado general del mantenimiento del material rodante es* ***sumamente deficitario****, aunque se notan algunas mejoras, aún se siguen encontrando fallas preocupantes desde el punto de vista de la seguridad, por su gravedad y repetición. Donde el deterioro sigue es en términos de confort,* ***carrocerías con profunda corrosión****, interiores descuidados, ventanillas rotas, asientos rotos, pisos en mal estado, puertas rotas, baños en mal estado.”*

El organismo de control realizo la siguiente evaluación sobre Ferrobaires: *“Como ha sido dicho en anteriores informes correspondientes a los años 2009 y 2010, en el resto de los servicios de pasajeros explotados por provincias, puede afirmarse que carecen de estructuras suficientes como para presentar planes de mantenimiento consistentes y sostenibles, y mucho menos cuentan con sistemas de gestión al respecto. Si bien aquí se hace difícil establecer una ponderación del grado de incumplimientos, la situación más preocupante se da en la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (Provincia de Buenos Aires), ya que es la que ostenta la mayor cantidad de servicios y que desarrollan las mayores velocidades”*

**Conclusiones**

* Ferrobaires tiene 1.099 Kilómetros de vías menos en 2013 que en 1993;
* Ferrobaires tiene muchísimos menos servicios en 2013 que en 1993;
* Ferrobaires tenía en 2012 el 12% de las Locomotoras que tenía en 1993;
* Ferrobaires tenía en 2012 el 17% de los coches que tenía en 1993;
* Ferrobaires tiene 2,5 veces más empleados que hace 10 años;
* Ferrobaires multiplico por 13 su presupuesto en los últimos 10 años;
* Ferrobaires recauda por venta de pasaje menos del 10% de su presupuesto;
* Ferrobaires ofrece menos servicios en cantidad y calidad que en el pasado. Como ejemplo, en el caso de los servicios a Mar del Plata, en 1993 corrían 10 trenes diarios, hoy día solo lo hace 1;
* En síntesis: más empleados, más presupuesto, ofrecen menos servicios, de peor calidad, lo que ocasiona que cada vez Ferrobaires tenga menos pasajeros y por lo tanto menos recaudación por venta de pasajes cerrando así el circulo vicioso, siendo el servicio subsidiado en más del 90% de su presupuesto de funcionamiento.
* Ferrobaires brinda actualmente un servicio que puede ser caracterizado como poco menos que “testimonial”. La degradación del servicio alcanzo tal punto que si hoy se ofreciera el servicio de hace 15 años atrás seria todo un avance. Ferrobaires ha caído tanto que para hoy avanzar debería primero poder ofrecer el servicio que brindaba hace más de una década atrás.

**(Cuadro VIII) Presupuestos Ferrobaires (Calculado / Ejecutado)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Presupuesto Ferrobaires** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Presupuestado****Ejecutado** | 33.579.000- | 33.347.300- | 41.469.500- | 72.836.300- | 72.730.500103.747.500 | 95.776.000117.381.000 | 46.236.300155.359.998 | 91.285.500191.548.274 | 216.973.400247.220.720 | 249.708.900330.680.721 | 309.408.800334.408.800\* | 427.558.800**-** |

\*Ejecutado a Septiembre de 2012

**(Cuadro IX) Composición del Gasto**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Presupuesto Ferrobaires** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Gastos Personal****(**Ejecutado) | 24.479.000 | 24.007.300 | 32.129.500 | 53.496.300 | 57.154.50069.971.500 | 70.200.00088.805.000 | 34.425.000132.692.400 | 77.063.500168.769.761 | 190.456.500206.742.700 | 214.109.000257.983.192 | 266.759.000 | 351.909.000 |
| **Bienes Consumo**(Ejecutado) | 4.211.000 | 5.040.000 | 5.040.000 | 13.350.000 | 10.050.00022.590.000 | 16.050.00018.061.400 | 7.762.00012.564.000 | 8.321.10013.324.610 | 15.177.90017.977.900 | 18.213.50029.205.223 | 20.034.90030.702.900\* | 33.252.900 |
| **Serv No Personal**(Ejecutado) | 4.889.000 | 4.300.000 | 4.300.000 | 5.990.000 | 5.290.00010.410.000 | 8.790.0009.778.600 | 3.646.6009.700.898 | 5.498.2009.173.196 | 10.936.30013.036.300 | 12.983.70028.697.445 | 14.212.20024.631.200\* | 29.631.200 |
| **Bienes de Uso**(Ejecutado) | - | - | - | 500.000 | 236.000776.000 | 736.000 | 402.700 | 402.700280.707 | 402.700 | 402.7007.541.308 | 402.7002.715.700\* | 3.165.700 |

\*Ejecutado a Septiembre de 2012

**(Cuadro X) Recursos: Recaudación por Venta de Pasajes**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Presupuesto** | 25.579.000 | 16.200.000 | 24.321.500 | 22.542.244 | 22.542.000 | 22.542.000 | 13.107.000 | 15.200.000 | 27.154.100 | 28.526.600 | 33.482.000 | 41.830.200 |
| **Ejecutado** | - | - | - | - | 23.339.304 | 25.785.813 | 27.354.186 | 28.332.870 | 33.938.602 | 31.447.429 | 21.928.517\* | - |

\*Septiembre 2012

**(Cuadro XI) Pasajeros Transportados**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1993** | **1994** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** |
| 1.350.191 | 2.057.829 | 2.206.482 | 2.437.859 | 2.529.884 | 2.301.674 | 2.083.927 | 1.868.449 | 981.221\* | S/D | S/D | S/D | S/D | S/D | S/D | 1.141.209 | 943.860 | 1.064.660 | 517.376\*\* |

\*Junio 2001

\*\*Junio 2011

**(Cuadro XII) Pasajeros Transportados Temporada Verano Ramal Plaza Constitución Mar del Plata/Miramar**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **MES** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| **Enero** | 110.541 | 96.826 | 89.802 | 81.918 | **-** | **-** |
| **Febrero** | 104.541 | 85.728 | 86.804 | 70.203 | **-** | **-** |
| **Total** | 215.082 | 182.554 | 176.606 | 152.121 | **-** | **-** |

Entre el año 2008 y 2011 se perdieron 62.961 pasajeros en el ramal más activo de Ferrobaires

 **(Cuadro XIII) Servicios a la Costa Año 1999 Ferrobaires**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Destino** | **Frecuencia** | **Servicios Semanales** |
| Mar del Plata | * Lunes – Domingos 5 servicios diarios:

6:55 (a Miramar); 8:25; 12:05; 15:30; 23:30* Marplatense: Viernes 10:15 hs
* Marplatense Adicional: Sábado 00:35 hs
* Refuerzo: Marte y Jueves 20:30 tarifa promocional turista y primera clase.
 | 5x7 = 351x1 = 11x1 = 11x2 = 2 |
| Pinamar | * Lunes – Domingos 5 servicios diarios: 09:15
* Adicional: Viernes 20:30 hs
 | 5x7 = 351x1 = 1 |
| Quequen/Necochea | * Lunes, Miércoles y Viernes: 19:15 hs
 | 1x3 = 3 |
| **Total Servicios por Semana con destino a la Costa Atlántica** | **78** |

**ANEXO**

**LEY 13705**

**ARTICULO 1.-** Ratificar, el convenio suscripto con fecha 8 de febrero de 2007 entre la Nación y la Provincia de Buenos Aires, aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo N° 1.021/07, por el cual se acuerdan las condiciones para iniciar el proceso de transferencia al Estado Nacional de los servicios ferroviarios que oportunamente fueron concesionados a la Provincia de Buenos Aires, en el marco de los Decretos Nacionales N° 1.168/92 y N° 770/93.

**ARTICULO 2.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**FUNDAMENTOS**

HONORABLE LEGISLATURA:

Se somete a consideración de Vuestra Honorabilidad el proyecto de ley que se adjunta para su sanción, a través del cual se procura ratificar el convenio suscrito con fecha 8 de febrero de 2007 entre la Nación y la provincia de Buenos Aires, aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo 1.021/07, por el cual se acuerdan las condiciones para iniciar el proceso de transferencia al Estado nacional de los servicios ferroviarios que oportunamente fueron concesionados a la provincia de Buenos Aires, en el marco de los Decretos Nacionales 1.168/92 y 770/93.

Por el citado convenio se constituye una Unidad Operativa de Transferencia con representantes nacionales y provinciales para que en el lapso de ciento ochenta (180) días, plazo que puede ser ampliado, se efectúen inventarios, estados patrimoniales, programas de mantenimiento, relevamiento de personal y toda otra acción que resulte conducente.

Asimismo se acuerda fijar mecanismos aptos para crear una Unidad de Gestión Operativa, comprometiéndose la Nación a aportar el presupuesto necesario para garantizar la operación de los servicios y a no suprimir ninguno de los ramales que se encuentran consignados en el convenio.

Que se garantizan las condiciones laborales del personal que integra la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario provincial, comprometiéndose asimismo las partes a obtener las ratificaciones pertinentes en el marco de sus respectivas jurisdicciones.

A mérito de las consideraciones vertidas, es que se solicita de ese Honorable Cuerpo la pronta sanción del proyecto adjunto.

**Expediente Origen:**[**PE- 3/07-08**](http://www.hcdiputados-ba.gov.ar/includes/ley_completa.php?vnroley=13705) **Fecha sanción:** 11/07/2007

**Fecha de Promulgación:** 13/07/2007   **Decreto Promulgación:** [**1475/2007**](http://www.hcdiputados-ba.gov.ar/includes/ley_completa.php?vnroley=13705)

**Fecha B.O.:** 20/07/2007

**Decreto 1021/2007**

La Plata, 5 de junio de 2007

VISTO el expediente Nro. 2400-4038 de 2007 del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, por el cual tramita la aprobación del convenio celebrado entre el Estado Nacional y la Provincia, vinculado al servicio de ferrocarriles en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, y

CONSIDERANDO:

Que por el citado convenio ambas partes se comprometen a iniciar el proceso de transferencia al Estado Nacional de los servicios ferroviarios que oportunamente fueron concesionados a la Provincia en el marco de los Decretos Nacionales Nro. 1168/92 y Nro. 770/93.

Que a tal fin se constituye una Unidad Operativa de Transferencia con representantes nacionales y provinciales para que en el lapso de ciento ochenta (180) días, plazo que puede ser ampliado, se efectúen inventarios, estados patrimoniales, programas de mantenimiento, relevamiento de personal y toda otra acción que resulte conducente.

Que asimismo, se acuerda fijar mecanismos aptos para crear una Unidad de Gestión Operativa, comprometiéndose la Nación a aportar el presupuesto necesario para garantizar la operación de los servicios y a no suprimir ninguno de los ramales que se encuentran consignados en el convenio.

Que por el artículo quinto del Convenio se garantizan las condiciones laborales del personal que integra la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial y se contempla por el octavo del referido Convenio las ratificaciones que sean pertinentes, toda vez que en la provincia la Ley 13154 ha estatuido que la modificación del sistema legal vigente requerirá tratamiento legislativo.

Que de conformidad con lo dictaminado por la Asesoría General de Gobierno (fojas 13 y vuelta), la intervención de la Contaduría General de la Provincia (fojas 15 y vuelta) y la vista de la Fiscalía de Estado (fojas 17/18), procede dictar el pertinente acto administrativo.

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 144 -proemio- de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires.

Por ello,

**EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

**DECRETA:**

**Artículo 1.-** Aprobar el convenio suscripto el 8 de febrero de 2007 entre la Nación y la Provincia de Buenos Aires que en fotocopia autenticada se acompaña como Anexo formando parte integrante del presente, por el que se acuerdan las condiciones para iniciar el proceso de transferencia al Estado Nacional de los servicios ferroviarios que oportunamente fueron concesionados a la Provincia de Buenos Aires, en el marco de los Decretos Nacionales Nro. 1168/92 y Nro. 770/93.

**Artículo 2.-** Dar cuenta a la Honorable Legislatura, en función de lo dispuesto por la Ley Nro. 13154.

**Artículo 3.-** El presente Decreto será refrendado por el Ministro Secretario en el Departamento de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos.

**Artículo 4.-** Registrar, notificar al señor Fiscal de Estado, comunicar, publicar, dar al Boletín Oficial y pasar al Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos. Cumplido, archivar.

**CONVENIO**

Entre el Estado Nacional, en adelante denominado “LA NACION”, representado en este acto por el Señor Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Arquitecto JULIO DE VIDO, por una parte, y la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, en adelante denominada “LA PROVINCIA” representada en este acto por el Señor Gobernador, Ingeniero Felipe SOLA, por la otra parte, y en su conjunto denominadas “LAS PARTES”, y

CONSIDERANDO:

Que por Decreto Nacional Nro. 1168 de fecha 10 de julio de 1992, el Poder Ejecutivo promovió la transferencia de los servicios de pasajeros interurbanos, prestados por la EMPRESA FERROCARRILES ARGENTINOS, a los Gobiernos Provinciales que oportunamente manifestaron su decisión de asumir el costo de dichos servicios.

Que en virtud del mencionado decreto las Partes suscribieron un Convenio para la implementación de la Concesión de los Servicios Interurbanos de Pasajeros de Ferrocarriles Argentinos a la Provincia de Buenos Aires con el objeto de establecer las condiciones de la transferencia del servicio.

Que mediante Decreto Nacional Nro. 770 de fecha 19 de abril de 1993, la Nación concedió a la Provincia la explotación y concesión integral del Sector General Altamirano -Mar del Plata - Miramar, incluyendo la rehabilitación del sector General Guido - General Madariaga - Vivoratá, suscribiéndose con la Provincia el pertinente Convenio con fecha 26 de agosto de 1993.

Que asimismo, en el marco de lo dispuesto por la Ley Nro. 23.696 y el Decreto Nro. 1168/1992, a través de un nuevo Convenio suscripto entre las Partes el día 26 de agosto de 1993, la Nación concedió a la Provincia el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros de los Corredores Plaza Constitución - Bahía Blanca; Constitución - San Carlos de Bariloche; Plaza Constitución - Quequén; Plaza Constitución - Bolívar, Olavarría - Bahía Blanca; Once -Toay; Once - General Pico; Once - Lincoln - Lincoln - Villegas, Lincoln - Pasteur; Once - Villegas; Once -Darragueira; Retiro - Alberti; Retiro - Junín; Federico Lacroze - Rojas, con exclusión del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata - Miramar.

Que los precitados Convenios fueron aprobados por la Ley Provincial Nro. 11.547.

Que en razón de proveer lo conducente al mantenimiento de los servicios ferroviarios, por Decreto Provincial Nro. 3.532, de fecha 20 septiembre de 1993 se otorgó a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P) creada por el Decreto Provincial Nro. 99 de fecha 15 de enero de 1993, el carácter de Entidad Autárquica de Derecho Público con capacidad para operar los servicios ferroviarios cedidos por el Estado Nacional.

Que con fecha 26 de febrero de 2004, se celebró el Acta Acuerdo entre la Nación y la Provincia en la cual se manifestó la necesidad de impulsar la reactivación y el mejoramiento del sistema ferroviario de transportes de pasajeros que fuera cedido a la Provincia.

Que se dispuso en este Acta el resguardo de la planta del personal afectada a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.) y de las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios.

Que, asimismo, en la citada Acta Acuerdo se sostuvo que deviene ineludible priorizar la atención del ramal Constitución - Mar del Plata toda ves que une un ámbito turístico de relevancia en el país que moviliza innumerable cantidad de pasajeros, lo cual resuelta propicio para consolidar la actual política de integración sustentada por la Nación y coordinar toda acción técnica y funcional orientada a la prestación del servicio.

Que en virtud de los antecedentes mencionados, la Provincia dicto el Decreto Nro. 315 en fecha 1 de marzo de 2004, mediante el cual llamó a la presentación no vinculante de propuestas, bajo el régimen de los artículos 35 y 38 de la Ley 11.184, con el objeto de analizar la problemática global del servicio ferroviario de la Provincia de Buenos Aires y brinda solucionar técnico operativas que permitan optimizar el funcionamiento del mismo en aras a la prestación de un servicio de calidad, confiable, eficiente y competitivo respecto de los otros sistemas de transportes.

Que por imperio de la Resolución Nro. 602/2004 del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS de la Provincia de BUENOS AIRES, quedó conformada la Comisión de Evaluación de las propuestas presentadas en virtud del llamado realizado por el artículo 1 del Decreto Nro. 315/2004 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de la Nación y de la SUBSECRETARIA DE SERVICIOS PUBLICOS del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS de la Provincia de Buenos Aires.

Que la Comisión de Evaluación en cumplimiento de las funciones asignadas, concluyó que las presentaciones efectuadas no se ajustaban a las condiciones necesarias para el mejoramiento del servicio ferroviario de todos los corredores ferroviarios bajo la órbita de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviarias Provincial (U.E.P.F.P.).

Que por otra parte, corresponde señalar que mediante el Decreto Nro. 1261 de fecha 27 de septiembre de 2004, el ESTADO NACIONAL dispuso la derogación del Decreto Nro. 1168/1992, reasumiendo en consecuencia la prestación de los servicios Interurbanos de Transportes Ferroviario de Pasajeros cuyo trazado fuere de carácter interjurisdiccional, sin prejuicio de aquellos desarrollados en el interior de las provincias que podían ser prestados por los gobiernos provinciales.

Que en el contexto hasta aquí desarrollado, la Provincia considera necesario acompañar a La Nación en el marco de la reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario en si conjunto, de manera tal de reposicionar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte.

Que en consecuencia, las Partes entienden que la transferencia de los servicios prestados actualmente por la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), resuelta una medida superadora de los inconvenientes generados como derivados de la “provincialización” del servicios ferroviario oportunamente efectuada.

Que deviene imperativo para la concreción de los objetivos propuestos, conformar una unidad operativa de transferencia de los servicios oportunamente concesionados a la Provincia, como así también estipular compromisos de operación e inversión general en los mismos.

POR TANTO

**EL ESTADO NACIONAL Y LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

**ACUERDAN**

PRIMERO: Iniciar el proceso de transferencia de los servicios ferroviarios que oportunamente fueran concesionados a la Provincia de Buenos Aires en el marco de los Decretos del Poder Ejecutivo Nacional número 1168/1992 y 770/1993.

SEGUNDO: Los servicios ferroviarios incluidos en el artículo anterior son los siguientes:

a)      Interurbanos de pasajeros de las siguientes líneas:

(I)                  ROCA:

1)      Plaza Constitución - Bahía Blanca;

2)      Plaza Constitución - San Carlos de Bariloche;

3)      Plaza Constitución - Quequén;

4)      Plaza Constitución - Bolívar;

5)      Olavarría – Bahía Blanca.

(II) SARMIENTO:

1)      Once - Toay;

2)      Once - General Pico;

3)      Once - Lincoln;

4)      Lincoln - Villegas;

5)      Lincoln - Pasteur;

6)      Once - Villegas;

7)      Once - Darragueira.

(III) SAN MARTIN:

1)      Retiro - Alberdi;

2)      Retiro - Junín.

(IV) URQUIZA: Federico Lacroze - Rojas.

b)      De cargas y de Pasajeros.

(I) Buenos Aires - Mar del Plata - Miramar, con inclusión de la rehabilitación del sector General Guido - General Madariaga y Vivoratá.

TERCERO: Conforme una UNIDAD OPERATIVA DE TRANSFERENCIA que será presidida por el Secretario de Transportes del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación y por el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia, que se integrará además por DOS (2) representantes del Estado Nacional y DOS (2) representes del Estado Provincial; la que en un plazo de ciento ochenta (180) días que podrá ser ampliado por acuerdo de partes, se encargará de:

a)      efectuar el relevamiento y los inventarios correspondientes en toda la red concesionada.

b)      establecer y determinar el estado de situación patrimonial de los diferentes ramales;

c)      definir el plan general de inversiones a realizarse en los mismos;

d)      confeccionar todos los programas de mantenimiento y obras;

e)      realizar el relevamiento del personal;

f)        establecer todas las acciones que resulten conducentes para garantizar el funcionamiento de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia.

CUARTO: Las partes faculten a la Unidad Operativa de transferencia a establecer los mecanismos aptos para la creación de una Unidad de Gestión Operativa de los Servicios Ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia según Decretos 1168/1992 y 770/1993. La Nación aportará el presupuesto necesario para garantizar la operación de los citados servicios.

QUINTO: Establécese que toda acción que se instrumente no afectará el mantenimiento de las condiciones laborales del personal de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, a cuyos efectos las partes se comprometen a asegurar su estabilidad.

SEXTO: Las partes se comprometen a aunar esfuerzos en miras a:

a)      No suprimir ninguno de los ramales que se encuentren consignados en el presente;

b)      Ampliar los servicios de manera tal de que coadyuvar a la reactivación y mejoramiento del sistema ferroviario de la Provincia de BUENOS AIRES y de propender a la presentación de un servicio seguro y confiable;

c)      Determinar durante el período de transferencia de conformidad entre las partes, el plan de inversiones a realizarse.

SEPTIMO: Las partes acuerdan que efectuada la transferencia definitiva a la Nación de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia y una vez cumplidas las funciones encomendadas a la Unidad Operativa de Transferencia, la Nación asumirá la total responsabilidad por la prestación, operación y desarrollo de los citados servicios, como así también de todos aquellos aspectos que hacen a la ejecución de la explotación. Hasta tanto no se concluya la transferencia definitiva ambas partes serán solidariamente responsables de todos los efectos derivados de la operación de los servicios a cargos de la Unidad de Gestión Operativa de los Servicios Ferroviarios previstas en la cláusula cuarta. Asimismo, se acuerda que la Provincia mantendrá su responsabilidad por todos los efectos y obligaciones existes o asumidas en virtud de la presentación del servicio ferroviario objeto del presente.

OCTAVO: Las partes se comprometen a obtener las ratificaciones pertinentes en el marco de sus respectivas jurisdicciones.

En prueba de conformidad previa lectura y ratificación de su contenido, se firman DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los ocho días del mes de febrero de 2007.

1. Tendido de líneas férreas en actividad según Informe de la U.E.P.F.P. entregado a la Legislatura provincial en el mes de Agosto de 2012. [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/9199/norma.htm>

Decretos Nacionales 532/92 y 1.168/92, dictados en el marco de la Ley 23.696 de Reforma del Estado, mediante los cuales se dispuso la supresión de ramales y servicios de pasajeros operados por la Empresa Ferrocarriles Argentinos. [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-11547.html> [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://portaldetrenes.com.ar/entrevias/2011/03/ferrobaires-la-idea-que-no-fue/> [↑](#footnote-ref-4)
5. <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/130000-134999/130921/norma.htm> [↑](#footnote-ref-5)
6. <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/07-1021.html> [↑](#footnote-ref-6)
7. <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-13705.html> [↑](#footnote-ref-7)
8. <http://www.clarin.com/ciudades/capital_federal/Vido-cargo-responsabilidad-accidente-Provincia_0_428957290.html> [↑](#footnote-ref-8)
9. <http://www.cronista.com/economiapolitica/El-Gobierno-no-descarta-acciones-judiciales-contra-Ferrobaires-20110217-0114.html> [↑](#footnote-ref-9)
10. <http://www.presidencia.gob.ar/informacion/actividad-oficial/25262-qestamos-construyendo-nuevos-paradigmasq-afirmo-la-jefa-de-estado-en-mar-del-plata> [↑](#footnote-ref-10)
11. <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/175000-179999/176315/norma.htm> [↑](#footnote-ref-11)
12. <http://www.clarin.com/sociedad/Trenes-Mar-Plata-servicios-problemas_0_803319827.html> [↑](#footnote-ref-12)
13. <http://www.lacapitalmdp.com/noticias/El-Mundo/2012/11/03/231621.htm?ref=ar> [↑](#footnote-ref-13)
14. <http://www.prensa.gba.gov.ar/nota.php?idnoticia=24194> [↑](#footnote-ref-14)
15. Tendido de líneas férreas en actividad según Informe de la U.E.P.F.P. entregado a la Legislatura provincial en el mes de Agosto de 2012. [↑](#footnote-ref-15)
16. <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/95-4779.html> [↑](#footnote-ref-16)